



TITLE:

「ビスマルク的国有」下の国鉄「合理化」 - 昭和初期の国鉄「合理化」(2) -

AUTHOR(S):

重森, 暁

CITATION:

重森, 暁. 「ビスマルク的国有」下の国鉄「合理化」 - 昭和初期の国鉄「合理化」(2) -. 経済論叢 1970, 105(1-3): 66-89

ISSUE DATE:

1970-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/133381>

RIGHT:

經濟論叢

第105卷 第1・2・3号

Nash 解について……………	瀬地山 敏	1
倉庫問題の解法と最適決定の構造……………	小林 清 晃	24
労働組合主義の理論……………	小 川 登	46
「ビスマルク的国有」下の国鉄「合理化」……………	重 森 暁	66
研究ノート		
ヒルファードィングとシュトラッサー……………	大 野 英 二	90
PPBSの本質をめぐって……………	池 上 惇	96

昭和45年1・2・3月

京都大學經濟學會

「ビスマルク的国有」下の国鉄「合理化」

——昭和初期の国鉄「合理化」(2)——

重 森 暁

は じ め に

現代国鉄「合理化」の特徴を、国鉄経営内部における資本と労働の対抗という観点からみると、一方では、設備の「近代化」＝いわゆる技術革新と低賃金とを結合し、他方では、直接的な人員削減を大規模におしすすめることによって、国鉄経営の「危機」を克服することであるといえる。

例えば、1967年3月31日に発表された国鉄第3次長期計画(1965—1972年)の主な内容は、①動力の近代化、スピードアップ、電子計算器の導入、踏切の改良、操車場自動化、電話自動化など一連の設備の「近代化」による人員削減と、それによる車輛の回転率の向上、運転距離の増大、資本の回転率の向上をねらったもの、②設備投資によらずに、作業方式・業務運営方式の「近代化」によって人員削減をねらったもの、③電気・ディーゼル機関車の助手廃止、自動車のワンマンカー化などによって直接要員削減をねらったもの、④作業の部外委託によって、無権利・低賃金の下請労働者への依存を強めること——などからなっている¹⁾。

これにたいして国鉄労働組合のかかげている要求は、①職場団交権の確立、②時間短縮、勤務基準の組合案による締結、③要員問題の解決、④自動車検修「合理化」反対、⑤手荷物機関区給水燃料業務の民間委託反対、⑥電修場廃止反対、⑦EL(電気機関車)、DL(ディーゼル機関車)の1人乗務反対、⑧閑散線区の保守外注化反対、⑨列車乗客掛の削減反対——などである²⁾。勿論、こ

1) 独占分析研究会、経営分析—日本国有鉄道(下)、月刊「経済」1968年5月号、191-192ページ。

した「合理化」反対要求とともに、運賃値上げ反対、軍需物資輸送拒否、大巾賃上げなどのスローガンをもかかげて、国鉄労働組合がたたかいをすすめていることは、周知のとおりである。こんにちの国鉄経営における資本と労働の関係において、技術革新と低賃金の問題、大巾な人員削減の問題は、焦眉の重要課題となっている。

前論文においては、国鉄「合理化」が、国鉄民営化論の抬頭という形をとって、日本ではじめて具体的問題とされた昭和初期の、国鉄をめぐる諸矛盾の展開と、結果的には「ビスマルク的国有」が変容しつつ維持されていく過程を明らかにした。本稿では、この変容しつつある「ビスマルク的国有」のもとで、いかなる「合理化」が現実に行われたか、そして、この「合理化」は、こんにちの国鉄「合理化」と比較してどのような意義をもっているかを追究したい。

これまでの国鉄の史的分析のうちで最もすぐれたものの1つは、島恭彦氏の『日本資本主義と国有鉄道』(1950年)であろう。氏は、その第4章「国有鉄道に於ける資本と労働」において、戦前の国鉄「合理化」の特徴についてふれ、アメリカ鉄道と比較しながら、次のように述べておられる。

「アメリカ一級鉄道の運輸設備の改善は、自動車²⁾の進出と恐慌に対応する大資本特有の合理化運動の一環として行われて」おり、「従って例えば機関車、其他車輛の輻数は減退の傾向を示し、一輛当りの平均輸送量は増大するという明確な技術的進歩の跡を見せている」。これにたいして、「わが国鉄のそれは単に輸送量の減増に促迫されて起っているものであり、車輛・輸送力共に増大しているが、アメリカに遙かに及ばない」³⁾。(傍点引用者)

そして、日本の国鉄経営は、資本投下の節約された「マニュファクチュア型」の鉄道であり、その「合理化」は結局、既製の運輸設備の酷使と、単なる労働強化によるものであると結論されているのである⁴⁾。

2) 下田守一、国鉄五万人「合理化」の現状と反対闘争、「労働・農民運動」1968年11月号、62-63ページ。

3) 島 恭彦「日本資本主義と国有鉄道」223ページ。

4) 同上、232及び235ページ。

しかし、氏の分析はほぼ大正期までで終わっており、「合理化」問題が前面におし出されてくる昭和初期にまで及んでいない。分析を昭和初期にまですすめ、その上で総合してみた場合、氏の結論は十分なものといえるであろうか。技術革新と大巾人員削減という、こんにちの国鉄「合理化」の特徴を念頭においた場合には、いかなる結論がえられるであろうか。私は、鳥氏の成果を踏まえつつ、こうした視点から、以下検討を進めていきたい。

(国鉄「合理化」という場合の「合理化」の概念を厳密に規定することはきわめて困難である。こんにちの一般的意味では、それは「最小限の費用で最大限の収益をあげるための一切の諸方法」であると一応いうことができるが、その中には、要員削減・新技術の採用・労働能率の増進等のみならず、経営組織・会計制度の変革、交通市場の統制、金融制度の改革等々の国鉄経営のすべてにわたる問題が含まれている。この小論では、昭和初期の産業合理化運動の一環として提起された国鉄「合理化」の内容に限定し、財政整理の対象としての国鉄民営化による経営能率の促進という問題を基底に、とくに、有機的構成の問題にかかわらせて、分析していきたい。)

I 国鉄「合理化」の現実的過程とその特質

(1) 欧米における第1次大戦後の公共企業体の成立は、「社会化」と「合理化」の統一物として、行財政制度改革と結びついて進行した。多くの場合、「財政上の自主権」が確立され、国家財政の危機にたいしては独立採算制をもって対処し、それを楨杆として、行政組織を「経営組織」に転化するのが常であった。ところが、わが国鉄の場合は、同じように「合理化」と、部分的にはあるが「社会化」との要求から、民営化するわち財政自主権と独立採算制原理の適用が望まれながら、結局は、「如何にして民営の長所をとって国営を行うか」、つまり「ビスマルク的国営」としての性格を維持しつつ、いかにして「合理化」を行うか、ということが追求されたのであった⁵⁾。

5) 拙稿、ビスマルク的国営の変容とその限界、「経済論叢」第104巻第4・5・6号、57-58ページ参照。

したがって、財政上の独立ではなく、行政的・官制的統制の集中力をもって、いわば鉄道行政組織の再編成によって、「合理化」のための組織・制度の強権的整備をつよめる他はなかった。しかも、この整備は、自動車輸送業にたいする徹底的統制と、戦時統制経済——戦時的交通統制への急速な移行となって進行するという特徴をもったのである。

この「ビスマルク的国有」のもとでの「合理化」は、生産過程における「合理化」がひきおこす交通市場の無政府的競争と混乱を統制し、最大の交通独占たる国鉄の国家との癒着を一層深化させるものであったし、同時にそれは、急速に戦時国家独占資本主義への移行を準備するものに他ならなかった。

こうした過程は、陸運監督権の逋信省から鉄道省への移管（昭和3年）、省営自動車の開始による民間自動車営業の圧迫（昭和5年）、「自動車交通事業法」の制定によるバス事業の統制（昭和8年）、「小運送業法」、「日本通運株式会社法」による、日本通運を通じての小運送の独占的支配（昭和12年）、「自動車交通業法」の改正によるトラック業の統制（昭和15年）などを経て、ついに「国家総動員法」にもとづく「陸運統制令」（昭和15年）にいたる一連の事態の中に示されている。この点は、すでに大島藤太郎氏の研究が詳細に明らかにしているところである⁶⁾。

国鉄における公共企業体化、独立採算制の全面的適用は、第2次世界大戦における日本帝国主義の敗北までひきのばされた。

(2) かかる鉄道行政組織の再編成、国家的軍事的交通統制のもとでの、国鉄経営内部の「合理化」はいかなる特徴をもったであろうか。結論から先にのべると、昭和初期の国鉄「合理化」は、「ビスマルク的国有」のもとでの低賃金と労働強化という、所謂労働消磨的「合理化」としての性格からぬけきれず、それを基調としていた。しかし、恐慌と自動車抬頭への対抗として行われた、新技術の導入とその下での労働強化という特徴は、決して島氏のいうように、

6) 大島藤太郎、「国家独占資本としての国有鉄道の史的発展」1949年、88-166ページ参照。

アメリカー級鉄道にのみ特有のものではなく、すでに近代的独占＝国家独占としての性格をもちはじめ、大恐慌と自動車の抬頭という激動の波をうけていたわが国鉄においても、萌芽的にはあるが現われていたことを見逃すことはできない。わが国のように「ビスマルク的」性格が維持されたところでは、技術的改良と人員削減という新しい事態が、伝統的な労働消磨的「合理化」を一層過酷なものとしたことにこそ特徴があった、というべきであろう。さらにわが国の場合、技術的改良が、軍事的鉄道輸送の技術的基盤を確立するためのものとして、当初から意識的に行われたという特徴をもつことを見落してはならない。

① わが国の鉄道の技術水準は、後にもみるように、アメリカに比較してはるかに低いものであり、それは技術というよりはむしろ国鉄労働者の高度の技能と熟練に依存する方が大きかった。しかし、昭和初期においては、以下のような技術的進展がみられる。

それは、軌条重量の増大と統一、軌条延長の増大、停車場・信号場の新設・改造、さらには通信信号設備の自動化等に示されており、集中的には、真空制動機から空気制動機への改良(昭和6年完成)、客車及び貨車の鋼製化(昭和3年)、C 53 形式のわが国唯一の3 シリンダー強力機関車の作製(昭和3年)をはじめとする機関車製造における進歩、あるいは電気機関車の国産化(昭和3年)、川崎火力発電所(昭和5年完成)、信濃火力発電所(着工昭和6年、第一期工事完成昭和14年)などを基礎とする電化の促進などに典型的に示されている⁷⁾。

このような「技術革新」の進展は、配車技術の巧妙と、世界無比の正確な「ダイヤグラム」とによって生み出された「国鉄経営の高度の組織化と能率化」⁸⁾とを一層促進した。例えば第1表によって、列車密度・車輛頻度がいかに増大したかをみると、1920(大正9)年から1937(昭和11)年までの17年間に、営業キロの増加率は68%であるのにたいして、人トンキロは増加率79%でこれ

7) 日本国有鉄道、「日本陸運二十年史」第1巻、昭和31年、152-159ページ。

8) 島 恭彦、前掲書、229ページ。

ことを11%上回っており、さらに列車キロでは32%、換算車輛キロでは54%それぞれ上回っている。また機関車においても、牽引車輛キロの増加率は、機関車車輛数の増加率28%よりも42%大であり、換算車輛キロの増加率は機関車重量の増

第1表 輸送力増強の実態

	大正9年	昭和3年	7	11
人 トン キロ	100	148	127	179
総 列 車 キロ	100	132	149	200
換算車両キロ	100	166	165	222
機 関 車 両 数	100	127	124	128
総 重 量	100	150	159	166
牽引列車キロ	100	126	139	170
機 関 車 キロ	100	126	134	164
換算車両キロ	100	162	159	209

(注) 「日本陸運二十年史」第1巻、360及び363ページ。

① 人トンキロ＝輸送人員×トン数×輸送距離

② 列車キロ＝列車回数×通過距離

③ 換算車両キロ＝各車両の換算両数(普通1トン1両)×客貨車走行キロ

加率68%より43%大きくなっている。これらの事実から機関車の技術的改良と、それを基礎とした機関車の使用効率・牽引効率の著しい向上を知ることができる。

また、この「技術革新」の過程が、同時に、後にみるような、新規採用停止などによって意識的にひきおこされた「人員削減」を一層促進したことはいうまでもない。それは、一資料が次のように人員削減の実態の一端をのべていることに示されている。

「乗員の減員を見たのは運転規定の改正に伴ふ運転の簡易化、運転速度の増進に伴ふ勤務時間の短縮(スピード・アップ)等 に因る外特に列車乗員に在りては運転の簡易化に伴ふ車掌の一人乗務、貨物列車空気制動機使用のため制動取扱者の大部分の廃止に伴ふ制動手の減員のためである」⁹⁾。

かくして、「技術革新」を基礎にした配車技術の向上、ダイヤグラムの精密化等々による列車密度・車輛頻度の増大、スピード・アップ等々の過程が、「人員削減」と同時に進行した場合、「例えば機関車乗務員が運転速度の正確

9) 宮永祐治、最近の国有鉄道労働、「経済学雑誌」第1巻第4号、昭和13年、94ページ。

第2表 電化区間年度別営業キロ

	営業キロ	鉄道営業キロ に対する割合
大正 9年	103.0	1.0%
10	103.0	1.0
11	111.9	1.0
12	111.9	1.0
13	111.9	0.9
14	177.6	1.4
昭和 1年	177.6	1.4
2	204.4	1.5
3	212.4	1.6
4	215.4	1.5
5	234.9	1.6
6	357.8	2.4
7	436.3	2.8
8	468.6	3.0
9	564.4	2.9
10	582.7	3.4
11	612.1	3.5

(注) 「日本陸運二十年史」第1巻、
169ページ。

を期すること、殊に機関助手の熟練した投炭作業、各駅にける迅速且つ正確な入換操車作業、保線工手の忠実且つ勤勉な線路の保守巡回等々」¹⁰⁾ といった国鉄労働者の熟練と「犠牲的精神」の発揮が一層強制的に要求されざるをえなくなることは明らかであろう。

このような労働強化は、電化の促進(第2表参照)を反映して、昭和5年以降も年々人員の増加している電気部門(第6表)においても例外ではなかった。否、むしろ、この「技術革新」の先端をいく電気部門こそ、最も激しい労働強化がひきおこされた部門であった。だからこそ、この部門において、蒲田電車車の労働者のような、当時として

は最も先進的な「合理化」反対の叫びを呼び起したのである。

彼等は言う。

「当局が人員が足りないということを口癖のようにいいながら、今度のように、山手・京浜線の運転時隔を11分を8分に縮少することを断行したが(この時期の運転時隔の短縮状況については第3表を参照)、なるほどかくして車輛の運転回数を多くすれば、乗客の輸送は円滑になり減収とやらの穴埋めをすることもでき、世間の人気を博することにもなるであろう。しかし、少しは実際に私たちはたらく人間のことを考慮に入れてほしいと思う。人間の割合をふやさずに仕事の量ばかり多くすれば、1人1人の負担する仕事は過重なものになるというは三つ兎でもわかることである。『なるべく安給料ではたらけるだけ働か

10) 中川正左、「最近鉄道論」改版、昭和11年、76ページ参照。

第3表 電車運転時隔(昭和7年9月1日)

線 別	区 間	平 常 時		幅 輦 時	
		運 転 開始当時	現 在	開始当時	現 在
中 央 線	東 京 — 万世橋	3.6 分	4.0 分	2.3 分	2.1 分
	万世橋 — 中 野	6.0	4.0	6.0	2.1
	中 野 — 高円寺	36.0	5.3	36.0	2.8
	高円寺 — 荻 窪	36.0	8.0	36.0	3.5
	荻 窪 — 吉祥寺	36.0	8.0	36.0	4.3
	吉祥寺 — 三 鷹	30.0	8.0	30.0	6.7
	三 鷹 — 国分寺	30.0	16.0	30.0	12.0
	国分寺 — 国 立	60.0	16.0	60.0	12.0
	東 京 — 上 野	6.0	2.6	2.4	2.0
東北本線 及 山 手 線	上 野 — 田 端	15.0	3.1	15.0	2.7
	品川 — 池袋 — 田端	15.0	5.0	15.0	4.0
	池 袋 — 十 条	30.0	8.0	30.0	4.0
	十 条 — 赤 羽	30.0	8.0	30.0	8.0
東 海 道 線	呉服橋(東京) — 品川	15.0	2.2	15.0	2.0
	品 川 — 蒲 田	15.0	4.0	15.0	4.0
	蒲 田 — 桜木町	15.0	8.0	15.0	8.0

(注)「国有鉄道電化発達概要」昭和7年、3ページより。

してやれ』といわぬばかりの彼廉恥が、あまりに露骨にみえすぎておりはしないだろうか¹¹⁾と。

② 一般に「各国鉄道の戦時における軍事能力を平時に於て測定する重要な標準は、その技術的発達の程度如何、合理化の進展度及び輸送余力の大小である¹²⁾」といわれている。戦時において、あらゆる種類の軍事輸送の需要をみたすためには、鉄道輸送力が最大限に運用されていることはむしろ望ましくなく、伸張率を大きくし、自由自在に緊急の軍事的必要に応じられなければならない、というのである。「即ち各国は何れも運輸事業の技術的・物的基礎の強化に狂奔している。蓋し運輸事業の技術的基礎が平時輸送量以上の軍事輸送を保証し

11) 三崎重雄、「国鉄労働運動史」55-56ページ。

12) 慶応義塾大学日本経済事情研究会編、「日本戦時経済論」昭和9年、88ページ。

うるからである」¹³⁾。

こうして、準戦時体制下の鉄道技術の改良は、単に国鉄経営の危機の克服策としてだけでなく、戦時における輸送余力を確保するための手段として行われることとなる。

昭和初期の国鉄「合理化」は、中国の植民地的支配をめぐる米・英帝国主義との対立激化という緊張の中で、きたるべき戦争を予想しつつ、そのための「技術的・物的基礎の強化」をはかるために行われたのだということができよう。

このような性格をもった昭和初期の国鉄「合理化」は、1931(昭和6)年の満州事変を契機に、その後の軍部の主導する全交通機関の軍事的統制と再編成という条件のもとで、急速に軍事化へと転化していく。陸軍大臣は昭和8年6月23日の閣議において、「欧米列強は既に交通の統制に留意し、独露両国は交通省を作り、米国も亦これに類する機関を備へ、英国もその機運に向っている」¹⁴⁾ことをあげて全交通運輸統制機関として、鉄道、陸・海軍など7省各大臣他15名からなる「交通審議会」の設置を提唱した。こうして設置された「交通審議会」は、まず「日満交通統制」問題を取りあげ、国防上の見地からの東海道線一部(浜名湖鉄橋)の移転、スピード・アップとダイヤグラムの改正、省営自動車網の軍事的観点からの新たな計画をはじめ、その他幹線運転の統一、軌条その他の工作規格化、関門海峡鉄橋架設、鉄道の全国的整備統制のための私鉄の全国的買収計画等々を展開した。

1937(昭和12)年を境とする全面的な戦時体制のもとで、侵略戦争と軍事的・ファッショ的人民支配の道具としての国鉄の性格が、いよいよ露骨に発揮されるに至った。昭和13年より、国鉄益金の臨軍費への繰入れが開始され、これより終戦までの9億7600万円が、直接軍事費として国鉄から国家財政のもとに吸収された。他方では、昭和初期に開始された「旅客サービス」のための季節

13) 同上、373ページ。

14) 同上、395ページ。

割引・団体割引などの割引運賃制度は、ほとんど廃止され、それにかわって、あいつぐ旅客運賃の値上げ、通行税の賦課が行われた¹⁵⁾。軍事的人員輸送確保のための団体及び個人の輸送統制のもとで、一般国民はその犠牲となって、文字通り「軍事監獄」的生活を強いられたのである。貨物輸送においても、昭和初期にとられた一連の貨物輸送・運賃の「合理化」¹⁶⁾は廃止され、かわりに軍需物資を中心とする大口輸送の計画的優先政策が採用され、小営業者・一般大衆の犠牲による小口貨物輸送の統制が行われた。戦時体制の深化の過程で、それだけ過密な軍事輸送の強化のためのダイヤグラムの編成替え、スピード・アップ、車輛利用効率の向上が要求されるにしたがって、国鉄労働者の「犠牲的精神」が一層発揮され、既成設備の最大限の運用と酷使が行われた。

(3) 恐慌の深刻な展開、自動車の抬頭による国鉄経営の危機が、国家財政の危機→「財政整理」という要請のもとに進行した昭和初期において、国鉄の「合理化」は積極的・消極的な人員削減となって現れた。

1929(昭和4)年と昭和6年との2度にわたって浜口内閣・若槻内閣は、「政府自ら実践躬行範を国民に示し、以て経済難局の打開に資する所あらんと欲」¹⁷⁾して官僚減率を計画した。この計画によると、国鉄では奏任官6~10%、判任官5~10%の減俸となる筈であったが、2度とも内外の猛反対にあい結局実行されなかった。そして最後には、「全員総辞職を決意し辞表をとりまとめる」¹⁸⁾ところまで発展した反対運動の結果、国鉄当局は①100円以下のものは減俸しない、②俸給以外の諸給与は減俸しない、③積極的人員整理を行わない、など5項目の妥協案をのんだのであった。

15) 旅客運賃は、大正9年の値上げ以来すえおかれていたが、昭和17年以降、19年、20年と3回にわたって引き上げられ、3倍以上になった。通行税は明治38年に採用され、大正15年に到って廃止されていたが、昭和13年復活された。

16) 恐慌及び自動車対策として行われた貨物輸送・運賃の「合理化」は、「軽単位列車の運転、特殊貨車の増備、発送作業の機械化、運送手続の簡易化、居宅集配の開始、コンテナの利用、小口混載貨物の運賃割戻、出貨責任附運賃割戻、近距離普通品特割、トン扱の復活、重量減トン制度」等々であった。(詳しくは、田中喜一、「各国陸上交通統制策」昭和18年、65-75ページ、及び258-270ページ参照。)

17) 官吏減俸に関する政府声明、有竹修二、「昭和大蔵省外史」上巻、昭和42年、320ページ。

18) 「日本陸運二十年史」第2巻、523ページ。

第4表 国鉄職員数推移

	職員実数	指 数	1営業キロ 当り従業員
大正 9年	113,826人	100	16.1人
10	168,371	103	15.8
11	180,860	110	16.4
12	188,783	115	16.4
13	195,555	119	16.3
14	195,876	120	15.8
昭和 1年	200,500	122	15.7
2	205,431	126	15.7
3	210,833	129	15.6
4	210,472	128	15.1
5	204,564	125	14.2
6	198,678	121	13.8
7	198,848	121	13.1
8	201,538	123	12.9
9	209,456	128	12.9
10	218,352	133	12.9
11	227,689	139	13.1

(注)「鉄道要覧」(昭和12年度), 13ページ;
「日本陸運二十年史」第2巻, 509ページ。

りつめを行ったのである。

このために国鉄の労働者数は、第4表にみられるように、最高時の昭和3年21万人から、最低時昭和6年には1万2千人が削減されて19万8千人となった。とくに昭和4年と5年には恐慌を反映して各々6千名近くが削減されている。この減少率は、全国鉄道労働者数の6%程度であって、当時の他産業の減少率と比較すれば軽微であったといえる。しかし、この人員削減は、鉄道労働者の底辺をなす傭人・雇員層に最も端的にあらわれ、鉄道手・判任官・奏任官などの上層部分では、逆に増加ないし停滞しており、明らかにこの時期の人員削減は、鉄道労働の最も底辺となり基幹となっている部分の犠牲において行われたのである。第5表でみると、まず駅手・荷扱手・連結手・炭水手・庫内手・線路工手などの筋肉労働者・不熟練労働者は1万2800名減少しており、その減少

しかし、実際には、人員整理は積極的にも消極的にも行われた。

積極的整理は、国鉄労働者のうちでも最も左翼的で戦闘的な部分に集中的にむけられ、昭和3年から11年までの間に、国鉄だけで557名の共産党・全協関係者が取調べを受け、そのうち248名が解雇されている。このような戦闘的部分の誅首が「合理化」全体の進行、消極的人員整理にとって重要な影響を及ぼしたことは想像するにたかくない。国鉄当局は、一方ではいわゆる「不穏分子」の摘発と首切りを積極的に行いながら、他方では新規採用停止・欠員不補充主義をとって、極端な人員のき

率は、定員を仮に10万人とする
と16%、実に全体の減少率の2
倍に達している。次に、出札
掛・改札掛・電信掛・信号掛・
車掌・機関手など鉄道労働の根
幹をなす熟練労働者の多い雇員
層では、現職雇員は2600人の減
少、一般雇員は2700人の増加と
なっている。しかし、これは昭
和5年に駅手・世話役以下12職
名のものが、一般雇員職として
編入されたためであって実際の
増加ではない。したがって実際

第5表 身分別従業員数の推移

種 別	昭和4年	昭和7年	昭和10年
第一種傭人	64,529人	56,468人	60,121人
第二種傭人	22,880	20,634	22,138
第三種傭人	15,407	12,923	13,092
計	102,816	90,025	95,351
一般雇員	61,757	64,513	67,234
現職雇員	13,625	11,059	12,923
計	75,382	75,572	80,157
一般鉄道手	2,302	3,944	5,646
現職鉄道手	196	106	262
計	2,498	4,050	5,908
判 任 官	20,962	20,923	23,231

(注)「現業調査資料」第10巻第3号—第6号「昭和十年度労務統計調査」より作成。いずれも男子の数のみ。

には、雇員層においても現職雇員の減少した分だけ減少したとみることができ
る。これにたいして、操車掛・信号掛・検車掛などの高級技術者、及び駅長・
助役等の管理職の一部を含むところの鉄道手は1500名が増加し、判任官におい
ては若干の減少が見られるとはいえ、ほとんど不変といってもいいくらいであ
る。「ビスマルク的国鉄」形態とともに、絶対主義的天皇制の階級的支配の
一基礎としての性格からくる、身分制的な労働編成もまた維持されたのである
が、その身分制的支配は、このように人員削減の過程においても充分に利用
せられ、その犠牲を下へ下へと転嫁していくのに役立ったということができよ
う。

このような人員削減は、伝来の過酷な国鉄労働を一層過酷なものとした。例
えば、第4表に示されたように、1営業キロ当りの労働者数の減少——昭和3
年の15.6人から昭和5年には14.2人、昭和6年には13.8人、昭和8年—10年
にはそれぞれ12.9人となっている——の指標はこのことを端的に示すものであろ
う。また、鉄道現業労働の建設・運輸・保線・電気の名部門別にみると(第6

第6表 労働系統別従事員数の推移

	運 輸	建 設	保 線	電 気	合 計	指 数
昭和 1年	108,247	4,522	24,207	8,615	145,591	100
2	109,478	4,813	25,298	9,092	148,681	102
3	111,398	4,774	26,003	9,623	151,798	104
4	111,657	4,367	27,062	9,866	152,952	105
5	107,884	4,768	26,741	9,823	149,216	102
6	105,391	3,812	26,316	9,972	145,491	100
7	104,695	3,430	26,660	10,284	145,069	100
8	105,571	3,078	27,215	10,812	147,378	101
9	108,744	3,047	28,504	11,514	152,262	105
10	112,631	3,263	29,437	11,967	157,298	108

表参照), 建設労働においては昭和5年の最高時4768名から, 最低昭和9年の3047名へと, 1700名以上, 35%もの人員がけずられている。しかし, 年々の開業線は, 昭和5年369キロから昭和9年には694キロへと若干の増減をくり返しながらも増加しているのであるから, 現実の工事の難易度や, あるいは若干の技術的向上をたとえ考慮するにしても, 過酷な労働強化が建設労働者の肩にのしかかってきたことは充分想像されうるのである。また, 保線労働においても——この部門では輸送量その他の変動に余り左右されないため, 労働強化の指標がそれほど大きく変化しないのであるが——昭和4年の27,062名から昭和7年の26,600名へと若干の減少をみせた後, 漸増傾向を示しているのであるが, 保線労働者1人当りの営業キロは, 逆に昭和4年の0.52キロから昭和7年—10年の0.58キロへと若干の増加を示し, やはり労働強化がもたらされたことが現われている。輸送部門では, 1人当り旅客人キロ, 貨物人キロとも, 昭和4年の19万6千キロ, 11万3千キロから昭和7年の18万1千キロ, 10万1千キロへと一旦落ち, 昭和9年以降恐慌からの回復過程において, それぞれ20万8千キロ, 12万3千キロへと増加の勢いを示している(第7表参照)。これは, 運輸部門が輸送量の増減に最も影響されやすいために, 恐慌時での労働は指標の上ではわずかながらも軽減されるようにみえるが, その時の人員削減が, その後の

第7表 労働強化の実態

	延 長			旅客輸送量		貨物輸送量	
	開業線	営業キロ キロ	保線従業員 1人当り キロ	旅客人キロ 百万キロ	運輸従業員 1人当り 千キロ	貨物トンキロ 百万キロ	運輸従業員 1人当り 千キロ
昭和 1年	275.9	12,861	0.53	19,303	178	11,879	110
2	531.1	13,391	0.53	20,126	184	12,454	114
3	302.0	13,692	0.53	21,583	193	12,770	115
4	454.1	14,149	0.52	21,346	196	12,577	113
5	368.7	14,575	0.55	19,875	184	10,901	101
6	413.8	15,014	0.57	19,123	181	10,601	100
7	356.4	15,372	0.58	19,002	181	10,561	101
8	476.8	15,845	0.58	20,822	197	11,992	114
9	694.8	16,535	0.58	22,573	208	13,347	123
10	600.7	17,138	0.58	24,173	215	14,012	124

(注) 富永祐治, 最近の国有鉄道労働, 「経済学雑誌」第1巻第4号, 昭和13年, 94ページ。
但し開業線は, 「日本陸運二十年史」第1巻, 119-136ページによる。

恐慌克服過程において一層過酷な労働強化をもたらす, ということの意味するものであろう。

以上, 変容しつつある「ビスマルク的国有」下の国鉄「合理化」の特徴として, ①最大の交通独占としての国鉄資本の擁護と, その軍事的利用をめざすところの交通行政の再編成—国家的・軍事的交通統制, ②恐慌と自動車輸送への対策として, あるいは軍事的鉄道輸送の技術的基盤を確立するためのものとしての「技術革新」と, その労働力消磨的労働強化との結合, ③「国鉄大家族主義」と絶対主義的身分制的秩序を楯杆とした直接的人員削減とそれによる労働強化, 等々を明らかにした。

最初に, 今日の国鉄「合理化」の特徴が「技術革新」と低賃金労働の結合, 大巾な人員削減にあることを見た。こうした特徴は, 産業合理化運動の一環として行われた昭和初期の国鉄「合理化」の現実的過程のうちに, 「ビスマルク的国有」下という歴史的条件の相違があるとはいえ, すでに萌芽的な形で現われている, ということができるであろう。

II 国鉄資本の有機的構成における矛盾と「合理化」——結論にかえて

以上みてきた昭和初期の国鉄「合理化」の諸特徴は、国鉄資本の有機的構成の中に、どのように反映されているであろうか。また、有機的構成に反映された国鉄経営の諸矛盾は、「合理化」によって解決されたであろうか。

日本資本主義発達の特質に基くその本質的矛盾を、日本の独占的大生産そのものの内部構成に存在するところの矛盾に還元し、「技術的構成に比してその価格構成がいちじるしく高く、したがって資本の有機的構成は、しばしばほとんど生産を不可能ならしめるまでに高度化せられている矛盾」として指摘したのは、いうまでもなく野呂栄太郎であった¹⁹⁾。そして、それを国鉄の分析に適用したのが戸田慎太郎氏の「天皇制の経済的基礎分析」(昭和22年刊)である。氏は、第8表に示されているような分析の結果として、わが国鉄の技術的構成がアメリカの一般鉄道のそれと比較して極端に低いにもかかわらず、その価値構成が極めて割高についていることを指摘している。そして、それは「天皇制的な日本資本主義の顛倒的軍事的発達の矛盾をそのまま反映している」ものであると同時に、「国鉄自身の持つ官僚的独占と財閥金融資本と結びつく高利貸的、独占価格の搾取の爲めであり」「我が国鉄の決定的弱点である」と評価しているのである²⁰⁾。

第8表 米国一般鉄道と我国有鉄道の技術構成比較 (1)

	機関車	客車	貨車	線路延長	労働者
我が国鉄(A)	3,986 台	10,813 台	67,485 台	17,405 キロ	217,997 人
米一般鉄道(B)	44,683	40,949	1,776,428	378,467	938,500
B/A	11倍	4倍	26倍	21倍	4倍

(注) ① 戸田慎太郎, 「天皇制の経済的基礎分析」180ページ。

② 日本の数字は「帝国統計年鑑」昭和12年刊による1934年のもの。アメリカの数字はダイヤモンド「経済統計年鑑」昭和15年版による1937年のもの。

19) 野呂栄太郎, 日本資本主義現段階の諸矛盾, 「全集」上, 342ページ。

20) 戸田慎太郎, 「天皇制の経済的基礎分析」181-182ページ。

第9表 米国一級鉄道と我国有鉄道の技術構成比較—(2)

	線路延長 キロ	蒸気機関車 台	電気機関車 台	電動車 台	牽引車 合計	客車 台	貨車 台	労働者 人
1926年 日本	12,811 (.0641)	3,876 (.0193)	89 (.0004)	368 (.0018)	4,333 (.0216)	9,594 (.0479)	61,897 (.3087)	200,500
1926年 アメリカ	401,403 (.2189)	64,472 (.0352)	435 (.0002)	2,306 (.0013)	67,213 (.0367)	55,847 (.0305)	2,412,092 (1.3159)	1,833,398
1930年 日本	14,489 (.0744)	4,133 (.0200)	100 (.0005)	578 (.0281)	4,812 (.0233)	11,539 (.0559)	68,220 (.3305)	206,387
1930年 アメリカ	409,585 (.2686)	57,807 (.0379)	783 (.0005)	3,361 (.0022)	61,951 (.0406)	53,022 (.0348)	2,307,031 (1.5127)	1,525,081
1933年 日本	15,640 (.0777)	3,884 (.0913)	147 (.0007)	733 (.0036)	4,764 (.0237)	10,490 (.0521)	65,345 (.3248)	201,190
1933年 アメリカ	385,917 (.3974)	50,064 (.0515)	839 (.0009)	5,179 (.0053)	56,082 (.0577)	46,510 (.0479)	2,034,886 (2.0952)	971,196

(注) ① 鉄道省運輸局, 「1933年度世界各国鉄道統計」附録, 昭和10年刊, 「主要鉄道比較一覧表」より作成。

② () 内は労働者1人当りの数字。

こうした業績をうけつぎながら、国鉄資本の有機構成の矛盾に反映された「合理化」の諸特徴を総括することは、はじめに問題提起しておいた、島氏の日本の国鉄「合理化」についての特徴づけを再検討する上にも役立つであろう。

たしかに、わが国鉄資本の技術的構成はアメリカのそれと比べて著しく低かった。例えば、第9

第10表 日米の鉄道技術水準の比較

表によって労働者1人当りの固定資本装備率をみてみると、1926年において、アメリカ一級鉄道は、線路延長で 0.219 キロ、蒸気機関車で

	日本(A)	アメリカ(B)	A/B
機関車重量 1 両当平均	83 トン	150 トン	1.8 倍
貨車積載量 1 両当平均	13 トン	47 トン	3.6 倍
レール・ヤード当重量	75 ポンド	100 ポンド	4/3 倍

(注) ① 機関車(昭和9年度)・レールに関しては戸田慎太郎, 前掲書, 179-180ページより。

② 貨車に関しては島恭彦「日本資本主義と国有鉄道」223-224ページより。原資料は「鉄道要覧」及び「統計上より見たる米国鉄道」。

0.035台、貨車台数で1.316台であって、日本の0.064キロ、0.019台、0.309台に比べてそれぞれ3.6倍、1.8倍、4.2倍である。さらに重量その他によって日米の技術水準を比較してみると、まず蒸気機関車重量は、日本では第10表に明かなように、ほぼ1輛平均80トン前後であり、アメリカは150トン前後であるから、約2倍近く、貨車1輛当り平均積載量は3.6倍、レール重量はだいたい4/3倍と考えられるから、これらの技術的内容を加味するならば、アメリカは日本に比べて技術構成が線路延長で4.3倍、蒸気機関車で3.2倍、貨車台数で15.1倍も高いということになる。

ところが、固定資本が投資総額の賃金年額にたいする割合(C/V: 価値構成)を比較してみると1926年において、日本が21.7、アメリカが8.2という値を示しており、逆に日本はアメリカの2.6倍である(第11表)。

第11表 鉄道における価値構成の日米比較

	日 本			ア メ リ カ		
	固定資本投資額	賃金年額	C/V	投下資本総額	賃金年額	C/V
1926年	2,647 <small>百万円</small>	121 <small>百万円</small>	21.7	24,291 <small>百万ドル</small>	2,946 <small>百万ドル</small>	8.2
1930	3,347	137	24.4	26,355	2,551	10.3
1933	3,613	137	26.4	25,942	1,404	18.5

(注) ① 「鉄道要覧」昭和12年、122-123ページ；同、昭和10年、11ページ；及び鉄道省運輸局「統計上より見たる米国鉄道」昭和10年刊。により算出。

② C/Vは固定資本投資総額を賃金年額で割ったものであって厳密な意味で価値構成を表現しうるものではないが、近似的なものとして採用する。

このように技術構成に比して価値構成が著しく高いという矛盾は、本質的には、国鉄労働の低賃金とそれによって限界づけられたところの技術水準の低位性によるものであった。国鉄労働者の賃金は、日本の低賃金の中でもとりわけ低い地位におかれていた。第12表によって各産業男子労働者の賃金を比較すると、1927(昭和2)年度において、鉄道労働者(その80%は国鉄である)の平均日給1.73円は、工業の2.54円に比べてはるかに低く、同じ交通労働者の中でも、乗合自動車の3.50円、軌道の2.30円に比して大きく下回っている。この低賃金は、1つには、国鉄の「ビスマルク的」性格すなわち独占的官営事業にお

第12表 国鉄労働者賃金の他産業との比較(男子)

	工 業	鉄 道	通 信	乗合自動車	軌 道
昭和 2年	2.54 (100) ^円	1.73 (100) ^円	1.47 (100) ^円	3.50 (100) ^円	2.30 (100) ^円
3	2.60 (102)	1.88 (109)	1.50 (102)	3.08 (88)	2.58 (112)
4	2.65 (104)	1.89 (109)	1.47 (100)	2.89 (83)	2.49 (108)
5	2.55 (100)	1.95 (113)	1.47 (100)	2.99 (85)	2.49 (108)
6	2.43 (96)	1.97 (114)	1.51 (103)	2.88 (82)	2.44 (108)
7	2.51 (99)	1.96 (113)	1.52 (103)	2.88 (82)	2.49 (108)
8	2.54 (100)	2.02 (117)	1.52 (103)	2.67 (76)	2.46 (107)
9	2.48 (98)	2.02 (117)	1.51 (103)	2.62 (75)	2.35 (102)
10	2.44 (96)	2.01 (116)	1.48 (101)	2.52 (72)	2.16 (94)
11	2.41 (96)	2.02 (117)	1.47 (100)	2.66 (76)	2.20 (96)

(注) 内閣統計局「労働統計要覧」より。

第13表 国鉄職員身分別1人当たり平均月額給与額

	高等官	判任官	鉄道手	雇 員	備 人	総平均	指 数
大正 9年	254 ^円	90 ^円	85 ^円	51 ^円	47 ^円	52 ^円	100.0
10	256	90	85	51	46	52	100.0
11	251	89	83	50	45	51	98.1
12	242	88	84	50	45	51	98.1
13	241	88	84	50	44	50	96.2
14	249	88	84	50	45	51	98.1
昭和 1年	251	88	84	51	45	52	100.0
2	250	88	85	52	45	53	101.9
3	255	89	86	53	44	53	101.9
4	253	90	85	54	45	54	103.8
5	264	90	83	55	46	56	107.7
6	236	89	81	56	47	56	107.7
7	236	89	82	57	48	57	109.6
8	234	89	81	57	47	57	109.6
9	235	89	81	57	46	57	109.6
10	229	89	81	56	45	56	107.7
11	228	89	81	56	45	56	107.7

(注) ① 日本国有鉄道「日本陸運二十年史」第2巻、525ページ。

② 原資料は国鉄職員局給与課作成。一部「鉄道統計年報」により補足したもの。

③ 賞与及び手当等を含む。

ける「下僕」²¹⁾として性格——「官吏俸給令」による制限、あるいは親任官・勅任官・奏任官・判任官・雇員・傭人といった身分制によって裏づけられたところの賃金の極端な位階性（第13表参照）——によるものであり、もう1つには、国鉄労働力の給源が主として農村にあること、すなわち半封建制の残存する農村の「零細農家の過剰労働力を低廉な賃金で雇用しうる」²²⁾ ことによるものである。この点については、官営鉄道軌業の一般的な都市集中率の低さ（32.0%）、あるいはまた、操車・連結・転撤・信号・踏切手（24.6%）、出札・改札係（21.1%）、駅手（16.0%）、保線工手（12.7%）といった鉄道労働においてもとくに低賃金群を構成する業種と、都市集中率の低位との照応関係に明瞭に示されている（第14表及び第15表参照）。

第14表 有業者都市集中率（昭和5年）

	全 国		都 市		都市集中率	
	男	女	男	女	男	女
農 業	7,734,858 ^人	6,896,167 ^人	171,536 ^人	89,990 ^人	2.2%	1.4%
工 業	4,428,365	1,447,626	1,912,742	414,753	43.2	28.6
鉱 業	270,719	44,757	27,245	3,772	10.1	8.4
交 通 業	906,665	38,451	389,308	17,447	42.9	45.3
金 属 工 業	380,100	18,816	199,674	7,610	52.5	40.4
紡 織 工 業	543,922	945,019	250,434	248,648	46.1	26.3
官営鉄軌道業	194,213	8,043	62,028	3,506	32.0	43.6
公営鉄軌道業	29,310	933	18,688	689	63.7	73.8
私営鉄軌道業	69,299	2,405	20,459	885	29.5	36.8
官営乗合自動車業	3,000	1,539	1,903	1,039	66.4	67.5
私営乗合自動車業	101,680	869	49,345	420	48.6	48.4
官営乗合自動車業	31,926	5,392	9,809	2,847	30.8	53.3

（注）運輸調査局「交通労働論」昭和23年刊、87ページより。

21) 「（道路建設のために）国家によって使用されるある特殊な階級の道路建設業者が形成されることもあるし、あるいは一時的な失業人口が連の建築師等とともにそれに使用されることもある。（中略）そのばあい労働者は賃労働であるが、国家は彼らを賃労働者としてではなく、下僕（menial servants）として使用する」。（マルクス「経済学批判要綱」Ⅲ、高木半二郎訳、465-466ページ。）

22) 運輸調査局、「交通労働論」昭和23年、88ページ。

第15表 労働者都市集中率(昭和5年)

	全 国		都 市		都市集中率	
	男	女	男	女	男	女
金属工業労働者	388,018 ^人	10,401 ^人	195,133 ^人	3,675 ^人	50.3 [%]	35.3 [%]
紡織工業労働者	343,796	914,674	170,267	237,496	49.5	26.0
出札掛・改札掛	8,936	949	1,883	427	21.1	45.0
貨物掛・小荷物掛	15,630	—	6,585	—	42.1	—
駅手	15,909	61	2,544	24	16.0	39.4
操車・連結・転轍信号・踏切手	25,479	2,498	6,276	434	24.6	17.4
車掌	28,801	6,185	13,267	3,631	45.2	58.7
機関手・機関助手	20,370	—	8,191	—	30.2	—
電車運転士	14,228	—	7,505	—	52.8	—
自動車運転士	123,900	278	58,590	111	47.3	39.9
電信通信員	16,725	1,888	8,061	876	48.2	46.5
電話交換手	1,160	35,557	426	18,811	36.8	53.0
集配・通送・郵便手	51,225	54	13,951	29	27.2	53.7
保線工手	35,518	—	4,513	—	12.7	—

(注) 前掲「交通労働論」88ページより。

このような低賃金の反面として、日本の鉄道技術の低位性と、それを補完するものとしての鉄道労働に特有の長時間・深夜労働、国鉄労働者のきわめて高い熟練・技能水準と犠牲的精神の発揮があった。「機械的設備や機械力の利用に関しては未だ幾分欧米諸国の鉄道に及ばざるものがあるが如きも、鉄道従事員の技能の進歩せることや熟練したる従事員の多数を占めることは国有鉄道の特色である」²³⁾。

以上のように、日本の国鉄の技術的構成の低さ、そして、そうであればあるだけその技術水準の低さを低賃金と国鉄労働者の「犠牲的精神」の発揮によって克服しなければならないという矛盾——こうした矛盾が昭和初期の国鉄経営に存在していたことは否定できない。しかし同時にまた、こうした内的矛盾にもかわらず、昭和初期の「合理化」過程における技術革新を反映して、技術

23) 中川正左、前掲書、76ページ。

第16表 保有機関車製造国別内訳

	大正元年度		昭和8年度	
	輛数	%	輛数	%
米 国	990	42	465	12
英 国	980	41	444	11
ド イ ツ	220	9	161	4
ス イ ス	11	1	77	2
日 本	162	7	2,836	71
計	2,363	100	3,983	100

(注) 東洋経済新報社編「昭和産業史」昭和25年刊、第1巻、301ページより。

1912年に国鉄がその購入機関車の全部を国内注文することを決定して以来確立の方向に向った機関車の国産化を反映している。事実、1933年の機関車の国内受注はすでに71%に達し、1912年の7%に比べると飛躍的な発展をとげている(第16表)。また、電気機関車・電動車の装備率においては、日本はアメリカとほぼ同等か、ときには上回っているものであって、これはこの時期における電化の急速な進展と、昭和3年以来開始された国産電気機関車の製造・自給自足の確立によるものとみることができる。かくして、「我が国の車輛工業は、その技術においても昭和初年にすでに世界的水準に達し、(中略)機関車はますます大型となり、牽引力を増し、狭軌としては世界で最も発達したものとなった」²⁴⁾といわれるのである。アメリカ一級鉄道と比較するとき、依然としてわが国の技術構成は低いものであったが、この時期の「合理化」を反映する、技術的構成上の変化を軽視することはできない。まして、この時期の国鉄の日本資本主義に占める位置からしても、最大の交通独占としての性格からいっても、それを「マニファクチュア型」と比喻することは一面的である。

最後に以上の諸点をもう一度全体的に総括するために、第17表を検討してみよう。ここではまず第1に、1営業キロ当りの労働者数の減少傾向が、日米両国とも現われているが、しかし、アメリカにおいてはやはり、技術的改良とそ

的構成の上にも一定の変化が現われていることも否定できない。第9表によれば、日本においても労働者1人当りの固定資本装備率はかなりの増大を示している。その中でも特に、蒸気機関車の装備率は1926年の0.019台から1933年には0.091台へと約4.5倍に伸びている。これは、

24) 東洋経済新報社刊「昭和産業史」第1巻、昭和25年、301ページ。

第17表 1営業キロ当り成績の日米比較

	日本国 有 鉄 道					ア メ リ カ ー 級 鉄 道				
	旅客人	貨物ト	営業収	営業費	労働者	旅客人	貨物ト	営業収	営業費	労働者
	千人	千トン	千円	千円	人	千人	千トン	千円	千円	人
1926年	1,515	932	38	21	15.6	142	1,616	32	24	4.6
27	1,533	933	38	21	15.4	134	1,552	31	23	4.4
28	1,560	919	39	22	15.4	125	1,562	31	22	4.2
29	1,566	912	38	22	15.2	122	1,605	31	22	4.2
30	1,431	792	32	20	14.2	105	1,374	26	20	3.7
31	1,296	714	29	18	13.6	90	1,158	21	17	2.3
32	1,281	716	28	17	13.6	70	879	16	12	2.7
33	1,323	750	29	18	13.0	68	940	16	12	2.5

(注) 前掲「主要国鉄比較一覧表」より。

れに伴う人員削減が、わが国よりはるかにドラスチックに進行していること、第2に、1営業キロ当りの営業費の低減傾向も、両国に共通しているが、やはりアメリカの方が一層急速であることがわかる。これらの点からみれば、鉄道経営の「合理化」効果はアメリカの方が一段と進んだといえるかもしれない。しかし、次に1営業キロ当りの営業収入をみると、逆に日本は一貫してアメリ

第18表 鉄道における利潤率の日米比較

年 度	日 本	アメリカ	年 度	日 本	アメリカ
1916年	6.4 %	5.9 %	1927年	7.7 %	4.3 %
1920	7.0	0.08	1928	7.3	4.7
1921	10.1	2.9	1929	6.5	4.8
1922	10.1	3.6	1930	5.1	3.3
1923	8.5	4.3	1931	4.8	2.0
1924	8.8	4.2	1932	4.5	1.6
1925	8.8	4.7	1933	5.2	1.8
1926	7.9	5.0			

(注) 日本の数字は大島藤太郎、前掲書より。但し、1916年のものは、汐見三郎「専売及官公事業論」141ページより。アメリカの数字は「統計上より見たる米國鉄道」93-94ページより。1920年に於てはここに示す実際の利潤率の他に連邦政府管理期間及び其後の6ヶ月の保証期間に関連して政府よりの収入金がある。

かを凌駕し、しかもその減少率はアメリカの方が一層激しいのである。そしてその結果、第18表に明らかなように、利潤率の低下傾向がアメリカにおいて一段と激しいという事態が生み出されているのである。

では何故に、日本国有鉄道は、技術構成に比して価値構成が高いという叙上の根本的矛盾をもちながら、それにもかかわらずアメリカよりも高い営業収入と利潤率をもちえたのであろうか。それはまず第1に、第17表に示された1営業キロ当りの旅客人キロの圧倒的高さ、あるいは貨物トンキロの高さに明かなような、技術的改良のもとでの国鉄の施設及び労働者の徹底的酷使によるものであり、第2に、旅客人キロの高さにその一端が示されているごとく、旅客輸送に主として依拠するわが国鉄の特殊性によるものである。この点は、鉄道の労働生産性の比較において(第19表)、労働者1人当りの貨物トンキロはアメリカがはるかに高いにもかかわらず、労働者1人当りの旅客人キロでは、日本はアメリカよりもかなり高く、1926年には3.1倍、1933年には3.8倍へとその差を拡大していることによりはっきりと示されている。貨物の低運賃と旅客の高運賃という伝統的な大衆への負担転嫁の方法は、わが国の技術水準の低さをカバーする最も重要な手段であった。そして第3に、国家権力との癒着によって、交通市場を独占的に支配し、自動車の抬頭をおさえ続けてきた戦前の国鉄の「ビスマルク的」性格によるものである。

第19表 鉄道における労働生産性の日米比較

年 度	国 名	貨物トンキロ (千トンキロ)	同労働者1人当 トンキロ	旅客人キロ (千人キロ)	労働者1人当 人キロ
1926年	日 本	11,878,711	59.2	19,303,229	96.3
	アメリカ	648,824,716	353.9	57,189,624	31.2
1930年	日 本	11,282,339	54.7	20,392,059	98.8
	アメリカ	562,594,555	368.9	43,032,135	28.2
1933年	日 本	11,610,781	57.7	20,470,284	101.7
	アメリカ	363,857,772	374.6	26,297,554	27.1

(注) 前掲「主要国鉄道比較一覧表」より作成。

しかし、このような諸施策といえども、国鉄資本の内部構成に存在する根本的矛盾を真に解決することはできなかった。否、技術的構成に比して価値構成が高いという矛盾は、果進的に拡大されるだけである。なぜならば、「ビスマルク的国有」下の「合理化」は、たしかに一方では、技術的改良・人員削減・労働強化による収益率の増大をもたらすとしても、他方では、独占体＝金融資本による国鉄支配を深化させ、さらにはまた、天皇制国家の政治的基盤を確保するための社会政策的施策、軍事化などの非採算的支出を増大させることによって、ますます不当な価値構成の高さを生み出さざるをえないからである。